

Gazeta dos Caminhos de Ferro

22.º DO 33.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 15 de Janeiro de 1920)

NÚMERO 790

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mário Ferreira Mendes, Engenheiro — Dr. Quirino de Jesus
— Manoel Andrade Gomes

Representante em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

COMPOSIÇÃO

Typog. na Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Typ. Beleza L. do Calhariz, 29

LISBOA, 16 de Novembro de 1920

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, Rua da Horta Seca, 7-1.
Telephone: Central-27

SUMMARIO

A reforma do Ministério do Commercio e Comunicações, por J. Fernando de Souza...	337
Contrato do trigo, por Quirino de Jesus	339
Parte Oficial	340
Os caminhos de ferro do Sul da África	342
Junta autónoma das instalações marítimas do Porto	343
O problema da carestia da vida	343
Viagens e Transportes	344
Carta de Paris, XII, por Guerra Maio	344
A Gréve	345
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Relatório)	346
Lisgas Portuguezas	347
Parte Financeira:	
Carteira	348
Boletim comercial e financeiro	348
Cotações na Bolsa de Lisboa	349

A reforma do Ministério do Commercio e Comunicações

Não pode passar sem menção especial a reorganização do Ministério do Commercio e Comunicações, há pouco decretada.

Tem sido o flagelo da nossa administração o prurido das reformas de serviços que cada ministro comprehende. E com tal frequência se sucedem que reorganização se torna symptom de desorganização.

Não é esse o caso da actual reforma.

São quatro os decretos publicados. Contem um, a reforma do Ministério; criando os tres últimos, administrações autónomas, respectivamente encarregadas dos serviços de estudos e turismo, das obras em edifícios e monumentos públicos e das obras e serviços hidráulicos.

Adoptou-se o criterio de lhes dar forma semelhante á das empresas commerciaes e industriaes, assegurando á maior parte autonomia administrativa e financeira, sujeita a uma fiscalização efectiva.

Ficou o Ministério constituído pelos órgãos de direcção e administração, e pelos de fiscalização.

Os primeiros subdividem-se em *Secretaria geral do Ministério e dos serviços de obras públicas*, abrangendo as varias administrações autónomas, os conselhos técnicos, as repartições central e de pessoal, o arquivo e a Caixa de reformas; e em duas *Direcções geraes*, uma do *Ensino industrial e comercial* e outra do *Commercio e industria*; junto de cada uma d'estas funciona um Conselho Superior.

Os serviços autónomos constituem três administrações geraes de obras públicas, a saber: *das estradas e dos turismos, dos edifícios e monumentos nacionaes e*

dos serviços hidráulicos, e sete de comunicações e diversos que são: as dos serviços geodésicos, topográficos e cadastrais do caminhos de ferro do Estado, dos correios e telegraphos, do porto de Lisboa, dos transportes marítimos do Estado e dos Armazens geraes industriais.

Todas essas administrações obedecem, na sua organização, a normas communs. Concentra-se a acção directiva n'um administrador geral, com largas atribuições, assistido de um conselho de administração pouco numeroso e de um conselho geral, tendo por função aprovar o plano annual dos trabalhos, o orçamento, as contas, o relatório, e emitir voto sobre as questões de alcance submetidas ao seu juizo. Esse conselho geral, equivalente á assembleia geral de acionistas de uma empresa; é numeroso e composto de representantes das diferentes entidades competentes e interessadas nos serviços respectivos. Ha ainda, em cada um, um conselho fiscal de trez membros; delegados: um do Parlamento, outro do Governo e o terceiro da administração financeira do Estado.

A esses órgãos centrais de administração correspondem direcções externas, para a execução dos serviços.

Os recursos e dotações destinados aos serviços de cada administração constituem um fundo especial por ella gerido e ao qual se pode juntar o producto de operações de crédito.

Os conselhos técnicos da Secretaria são os Conselhos superiores de obras públicas, e o de caminhos de ferro, transformação da actual Junta Consultiva.

A fiscalização dos serviços do Ministério fica a cargo de uma Inspecção geral que comprehende uma repartição central e quatro divisões externas de fiscalização: das *obras públicas e comunicações, de caminhos de ferro, do serviços de contabilidade, commercio, industria e exploração comercial da marinha mercante, e do ensino commercial e industrial*,

A fiscalização dos caminhos de ferro abrange também os do Estado.

Duas entidades de multiplas funções dão unidade á acção directiva e fiscal. Um é o secretario geral, que preside aos conselhos: *superior de Obras públicas e de caminhos de ferro*;

A outra é o inspector geral, que preside a todos os serviços de fiscalização.

Não seguirei nas suas minudencias esta reorganização, cuja efectivação oferecerá grandes dificuldades no periodo transitorio. Sedutora nas suas linhas gerais, derivada de um pensamento systematico e do propósito de desenferrujar a máquina burocratica, dando aos diversos órgãos actividade e iniciativa, a reforma só pode ser avaliada pelos resultados praticos. Dependem estes do criterio, competencia e boa vontade dos que a executarem.

O que merece incontestavelmente o mais decidido

apoio e aplauso são a extenção dada ao principio de administrações autónomas e os lineamentos adoptados na sua organisação, que se aplicam desde já ás creadas de novo e poderão mais tarde reger as que actualmente existem. Tres decretos especiaes desenvolvem os preceitos do decreto organico do Ministerio. Um, que cria a Administração geral das estradas e turismo, é um diploma de altissimo valor, subordinado aos principios reconhecidos como os mais racionais e capazes de determinar a renovação e progresso das nossas malfadadas estradas e que em longa série de artigos aqui recordamos.

Os outros dois criam a Administração geral dos edificios publicos e Monumentos e a dos serviços hidráulicos.

Cada uma d'ellas tem um administrador geral, um conselho de administração de cinco membros, um conselho fiscal de tres, e um conselho geral de quinze.

Tem ainda cada uma d'ellas uma repartição ou serviço central, cuja contabilidade será organizada commercialmente por partidas dobradas, e os serviços externos. Na Administração das estradas e turismo ha ainda a Repartição do turismo e a Comissão de pontes. A dos edificios publicos tem annexo o laboratorio de ensaios de materiais.

Os orgãos externos para os serviços são trez direcções correspondentes á zona Norte abrangendo os districtos do Porto, Vianna, Braga, Bragança, Villa Real e Aveiro, com séde no Porto; a zona do centro com séde em Coimbra e comprehendendo os districtos de Coimbra, Vizeu, Guarda, Castello Branco, Santarem e Leiria, e a do Sul com séde em Lisboa e estendendo-se aos districtos de Lisboa, Portalegre, Evora, Beja e Faro, tendo annexo o districto de Horta.

As zonas teem uma divisão de conservação e reparação em cada districto, centralizando na séde os estudos e construcção.

Estas trez direcções correspondem a um pensamento rasoavel de descentralisação, aliviando bastante a tarefa da Administração central.

Para os edificios e monumentos haverá duas direcções com a séde no Porto e em Lisboa: a do Norte, com os districtos da região desde Vianna até Leiria e a do Sul com os restantes.

Para os serviços hidráulicos são quatro as divisões, correspondendo ás bacias hydrographicas do Douro, do Mondego, do Tejo e do Guadiana.

Em cada um dos trez decretos, as attribuições privativas do administrador geral, as que elle exerce com voto deliberativo do Conselho de Administração e as do Conselho Geral, estão judiciosamente fixadas.

Não sabemos se a reforma publicada vingará, em vista da possivel queda do ministerio e da falta de sequencia da nossa vida administrativa.

Tambem ignoramos se a sua applicação dará a economia resultante das reducções dos quadros e que outras despesas novas contrariam no todo ou em parte. O que para mim é indubitável é o enorme alcance dos trez decretos creando as administrações referidas, que *devem ficar*.

Se assim suceder, terá prestado relevantissimo serviço ao paiz o sr. Velhinho Correia. Se o espirito de contradicção dos politicantes, aos quaes desagrada ver subtrahidos á sua acção os meios de influir no caciquismo, suspender a execução dos decretos, ficarão estes como semente fecunda e affirmatione de principios e normas judiciosas, que cedo ou tarde hão de vingar.

Pela organisação dos novos serviços autonomos obtem-se resultados importantes.

Subtrahe-se, com effeito, á sua influencia abusiva um poderoso meio de acção eleitoral. Se as adminis-

trações de estradas, de edificios publicos e de serviços hidráulicos souberem cumprir o seu dever e zelar a autonomia qne se lhes concede, justificando-a pela isenção politica e pelos bons serviços, o caciquismo sentir-se-ha privado de armas valiosas e garreará encarniçadamente os que lh'as arrancaram das mãos.

O ponto está em completar a creação do fundo especial de estradas por uma providencia legislativa, que fixe as taxas do novo imposto lançado sobre automoveis, carros, cavallos, tudo, emfim, quanto porventura nā caiba na auctorisação concedida ao governo.

Para esse effeito foi posteriormente apresentada uma proposta de lei transferindo para o *fundo d'estradas e de turismo* multiplas receitas que naturalmente lhe devem pertencer, e creando com o mesmo destino um imposto sobre os automoveis e camiões, carros e cavallos de carga, sobre as fachadas de casas dando para estradas em que se adoptem pavimentos aperfeiçoados que eliminem a poeira e a lama.

Esses impostos exclusivamente destinados á melhoria das estradas teem sobejamente compensação nas economias que determinam, sendo, pois, sobejamente compensados pelas economias e commodidades que proporciona o bom estado das estradas.

Depois dos louvores as criticas.

Assim discordamos por completo da formula adoptada para os serviços de caminhos de ferro.

Fôra creada em 1918 uma Direcção Geral, pela qual corriam todos os assumptos ferroviarios, incumbindo-lhe o estudo d'estes, a analyse de contractos, a preparação da sua revisão e a acção fiscal exercida por intermedio da respectiva direcção externa, que lhe estava subordinada. E' essa direcção o canal pelo qual as empresas se correspondem com o Governo: é ella quem informa os seus pedidos e reclamações, para o que a habilita, de um modo especial, o contacto quotidiano com os serviços ferroviarios. Como estação consultiva, havia a Junta Consultiva, persidida pelo director geral, contando no seu seio a representação de todos os interesses públicos e privados adstrictos á viação acelerada.

Em vez d'essa organisação, que haverá segundo a reforma?

A Junta Consultiva transformou-se n'um Conselho superior de Caminhos de ferro, que pouco differe d'ella na composição, sendo, porém, presidido pelo Secretario Geral do Ministerio. Junto do Conselho funciona uma Repartição de caminhos de ferro, sob a direcção superior do secretario geral, incumbindo-lhe "todos os assumptos que interessem ás concessões e exploração de caminhos de ferro".

Por outro lado, em completa separação e independencia d'essa organisação, ha a Inspecção geral dos serviços do Ministerio, com uma repartição central de fiscalisação, e em relação aos caminhos de ferro um orgão externo constituído por uma Divisão de fiscalisação dos serviços, tanto dos caminhos de ferro explorados por companhias, como dos do Estado, correspondente á actual direcção fiscal, á parte a diferença de nome.

Como se entendem as Companhias, nas suas multiphas e complexas relações com o Estado: é com a Inspecção geral e a sua repartição central pelo canal da Divisão, ou com a Secretaria geral, por intermedio da Repartição dos Caminhos de ferro? Que assumptos incumbem a uma e a outra? Tem a segunda que pedir á primeira os elementos de informação, que a acção fiscal quotidiana lhe porporciona?

E' inevitável a confusão e o conflicto de juridicções, derivado de uma qualidade que se não justifica, sucedendo á anterior entidade, racional e harmonica.

Tambem nos parece mal defenida a intervenção do Secretario geral nos diversos serviços.

Atribui-se-lhe a função de "orientar superiormente e centralisar a administração de todos os serviços do ministerio e especialmente os de obras publicas". Nenhuma intervenção tem, porém, nos das Administrações autonomas, dos serviços geodesicos, do Cadastro, dos Caminhos de ferro do Estado, das estradas e turismo, dos serviços hidráulicos, do porto de Lisboa, dos transportes marítimos, dos armazens geraes industriaes, cujos respectivos administradores geraes despatcham directamente com o ministro, sem intervenção do secretario geral. Não pode pois o director geral orienta-los nem centralisa-los, função que pertence ao ministro.

Não me referirei ás críticas e reclamações de que tem sido objecto os preceitos da reforma relativos ao pessoal, especialmente aos quadros do pessoal technico, reduzindo a tres graus apenas a hierarchia dos engenheiros e trocando pela de engenheiros auxiliares a tradicional denominação de conductores de obras publicas. São assumtos estranhos ao ponto de vista especial da *Gazeta*.

Convém rever a reforma nos pontos em que parece defeituosa, sem a suspender, porem, nem alterar os seus traços fundamentaes. Um retoque da parte relativa ao pessoal e o restabelecimento da organização dos serviços de Caminhos de Ferro será o bastante para a aperfeiçoar.

A criação dos serviços autonomos é uma providencia de largo alcance em que se não deve tocar.

J. Fernando de Souza



Contracto do trigo

Pelo contracto de 23 de outubro o grupo bancario fornecerá ao governo para ser entregue á moagem 200.000 toneladas de trigo durante um anno em doze prestações mensais. O governo paga-lo há, na chegada de cada carregamento, sendo um terço em cheque libras sobre Londres e dois terços em bilhetes de Tesouro, ouro, a 6 meses, e reformaveis uma ou mais vezes, mediante a amortisação trimestral de 25 ‰ e juros de 6 ‰ ao anno. O governo emitirá logo os bilhetes para o total das 200 000 toneladas sobre a base dos 400 *shillings* cada uma para este casº. Os bilhetes serão todos depositados irrevogavelmente no Banco Ultramarino e no Banco de Portugal que os entregarão ao grupo á medida que vierem os carregamentos. O producto da venda á moagem será tambem depositado nos mesmos Bancos para servir de garantia ao pagamento dos bilhetes. Essa garantia será ainda reforçada nos mesmos estabelecimentos com metade de cada uma das remessas em esterlino que vierem da nossa Agência Financial do Rio de Janeiro para o Tesouro, até á concorrença de dois milhões de libras ouro, em cada anno. Essas contas serão encerradas trimestralmente, recebendo o governo dos mesmos Bancos o saldo que na respectiva liquidação se reconhecer pertencer-lhe. As quantias em escudos vencerão a favor do governo o juro de 3 ‰ e as somas em libras um juro igual á taxa do Banco de Inglaterra, diminuida de 1 ‰.

Todos os dinheiros, quer em escudos quer em libras, que nos termos do contracto forem depositados nos dois Bancos, são afinal, praticamente, para uso do grupo, quer pelo Banco Ultramarino, que é assim fornecedor do trigo e depositario e usuario dos capi-

tais ao mesmo tempo, quer pelo sistema de descontos e operações cambiais que o grupo fará no Banco de Portugal, quaisquer que sejam os figurantes, porque tudo lhes está na mão. Os saldos de todos esses depósitos feitos pelo governo (vindos da Agencia Financial e dos moageiros) são um empréstimo enorme feito pelo governo ao grupo.

Com efeito, o pagamento de trigos pelo grupo aos fornecedores estrangeiros será feito imediatamente, em cada carregamento, com o cheque do governo (1 terço) e com o producto dos descontos dos bilhetes do Thesouro (2 terços).

Assim, tendo-se feito correr que o grupo empregava 6 milhões de libras por 3 annos ao Governo pela trama d'este contracto, a burla é tal que o Estado paga tudo logo com o seu ouro e o seu crédito descontável, e ainda empresta ao grupo quantias que, segundo vamos ver, são colossais! E' claro que apenas podemos mostrar como os factos se passarão de modo geral, pois as particularidades que determinarão as verbas verdadeiras dependem de muitos acidentes na interpretação e execução d'este contracto vergoso.

Partimos da hypothese de que o trigo custe *cif* Tejo ou Leixões não menos de 60 centavos o kilogramma, porque está citado para dezembro a 115,84 francos, quintal metrico na America do Norte, e para fevereiro a 104,14 francos na Argentina, e os nossos cambios vão cahindo sempre miseravelmente. Façamos pois os calculos sobre esta fase, notando que a moagem paga o trigo a 44 centavos ao governo.

1.º trimestre. O fornecimento das 50.000 toneladas de trigo em 3 meses custará cerca de £ 1:125.000 ou 30.000 contos, ao cambio de 9 sobre Londres. O governo pagará em cheque £ 375.000 ou 10.000 contos e em bilhetes de Thesouro £ 750.000 ou 20.000 contos; que o grupo descontará, pagando com tudo aos fornecedores.

Nos 3 meses entrarão nos dois Bancos, por conta do governo, para aquillo a que vergonhosamente se chama garantia, 22.000 contos entregues pelos moageiros, e mais £ 500.000 ou 13.300 contos provenientes da Agencia Financial do Rio.

Quer isto dizer que no fim dos trez meses estarão emprestados pelo Governo aos Bancos, e portanto ao grupo como dissémos, 35.300 contos! Sendo 22.000 em escudos e ao juro de 3 ‰ e 13.300 contos em libras 500.000, com um juro que hoje seria de 6 ‰ e amanhã deverá ser muito menor pela queda de taxa de desconto do Banco de Inglaterra!

No fim desse periodo far-se-há a primeira liquidação trimestral, Apurar-se-há então que o débito do Estado é de £ 750.000 ou 20.000 contos e o seu crédito e de £ 500.000 mais 22.000 contos. Equiparando o crédito ao débito, o Estado levantará 15.300 contos e deixará ainda emprestadas £ 750.000 ou 200.000 contos!

2.º Trimestre. A operação é idêntica á do primeiro, tendo, pois, de acrescentar-se os resultados ao saldo emprestado ao grupo no fim deste. Desta maneira no fim do 2.º trimestre o Estado trará emprestados ao grupo 55.300 contos!

Far-se-há então a liquidação trimestral. O débito do Estado será de £ 1.500.000 ou 40.000 contos, Equiparando a elle o crédito, o Estado levantará 15.300 contos e deixará emprestados 40.000 contos ou £ 1.500.000!

3.º trimestre. A operação é igual á do 1.º. Temos pois, de acrescentar o seu movimento ao saldo do 2.º. De modo que no fim o Estado trará emprestado ao grupo 75.300 contos!

Fazendo-se a liquidação pela forma anterior, o débito seria de £ 2.250.000 ou 60.000 contos, e equipa-

rando a elle o credito, o Estado levantará 15.300 contos e deixará emprestados 60.000 contos ou libras 187.500!

Mas n'esta altura já se terão reformado por 3 meses no decurso do 2.^o trimestre os bilhetes de £ 750.000 (ou 20.000 contos) do primeiro, tendo sido pagos 25% da sua importancia ou £ 187.500, ou 5.000 contos. Abatendo isso no saldo de credito e debito acima achado para o 3.^o trimestre, teremos que tanto aquelle como este ficam em £ 2.062.500 ou 55.000 contos, que o Estado deixa emprestados!

4.^o trimestre. A operação é como no 1.^o, tendo pois de aumentar-se o res ltado ao saldo de 55.000 contos. De modo que no fim do 4.^o o Estado trará emprestados 90.300 contos!

O seu debito seria de £ 2.812.500 ou 75.000 contos. Balanceando o credito e o debito, o Estado levantaria 15.300 e deixaria emprestados £ 2.812.500 ou 75.500 contos!

Mas já então terá pago mais 25% de £ 562.500 ou 15.000 contos do 1.^o trimestre, ou sejam, £ 140.625 ou 2.750 contos; e mais 25% de £ 750.000 ou 20.000 contos no 2.^o. Abatendo o total de £ 328.125 ou 8.750 contos, no saldo de crédito que acháramos, ficam £ 484.375 ou 66.250 contos em empréstimos ao grupo.

5.^o trimestre. Cessou o fornecimento de trigo. O Estado n'este novo periodo terá reformado os bilhetes vindos dos carregamentos do 1.^o, 2.^o e 3.^o trimestres. Terá pago assim 25% de £ 421.875 ou de 11.200 contos, e portanto £ 105.468 ou 2.812 contos do 1.^o trimestre; mais 25% de £ 562.500 ou 15.000 contos, e portanto £ 140.625 ou 3.750 contos, do 2.^o; e mais 25% de £ 750.000 ou de 20.000 contos, e portanto £ 187.500 ou 5.000 contos do 3.^o. Será um total de £ 433.593 ou 11.562 contos. Diminuindo-o no saldo transitado do 4.^o trimestre ficam ainda emprestados ao grupo libras 2.050.782 ou 54.688 contos!

6.^o trimestre. O Estado terá reformado os 4 bilhetes provenientes dos fornecimentos de todos os 4 trimestres. Terá assim pago 25% do saldo de £ 2.050.782 ou de 54.688 contos, e portanto £ 512.695 ou 13.672 contos. Ficando ainda emprestados £ 1.538.087 ou 41.016 contos!

7.^o trimestre. Feitas as novas reformas, estarão pagos mais 25% do saldo anterior ou £ 384.521 ou 10.254 contos. Continuarão emprestados 30.762 contos ou £ 1.153.565!

8.^o trimestre. Depois das reformas estarão pagos mais 25% do saldo precedente, £ 288.391 ou 7.691 contos, ficando ainda emprestados 23.071 contos ou £ 865.175!

9.^o trimestre. Pagos mais 25% do saldo anterior ou 4.326 contos ou £ 162.220 ficarão ainda emprestados 12.978 contos ou £ 486.662!

Ultimo trimestre Feitas as successivas reformas, continuarão emprestados: no fim do 11.^o, 9.734 contos ou £ 364.997; no 12.^o, 7.301 contos ou £ 273.748; no do 13.^o, 5.476 contos ou £ 205.311; no do 14.^o, 4.107 contos ou £ 153.984; no do 15.^o, 3.081 contos ou £ 115.498; no do 16.^o, 2.311 contos ou £ 86.624; fazendo-se a liquidação final como fôr combinada, pois o contracto nada estabeleceu a tal respeito.

O contracto diz que o lucro dos grupos será *apenas* o de 1,5% sobre o preço do trigo *cif*. Seria de 1.800 contos. Oh! grande mistificação, como a do em presimo dos 6 milhões de libras! O grupo, como é costume, fará um contracto formal com os fornecedores, para aparecer deante do Estado, fazendo outro oculto com eles para o seu lucro da operação comercial. Não ganharia ahí menos de 20.000 contos.

Mas ainda o mais importante é o empréstimo colossal que o Estado faz ao grupo, empréstimos que

fornece a estes exploradores da desgraça nacional e da desordem governativa todos os meios necessarios para continuarem enormemente as suas especulações. Por isso este contracto, como o dos carvões, não pode ser mantido.

Quirino de Jesus



Ministerio do Comercio e Comunicações

Direcção Geral de Obras Públicas

1.^a Repartição

O Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações, concordando com o parecer n.^o 35.821 do Conselho Superior de Obras Públicas, manda aprovar, para os efeitos de regulamento para a concessão de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, o projecto elaborado pela Companhia Cintra Atlântico para a construção dum caminho de ferro na extensão total 16:335,60, sendo 4:904,90 assentes nas estradas: nacional n.^o 67, distrital n.^o 153, estrada de serviço para a Bôca do Inferno e Avenida Valbom, 578^m,60 nas ruas municipais de Cascais e 10:852^m,10 em leito proprio, ligando Cintra, Estoril, Cascais e Bôca do Inferno, fixando-se a base de licitação para o concurso a realizar em 100\$ por quilómetro de estrada ocupada.

Paços do Governo da República 21 de Outubro de 1920.—O Ministro do Comércio e comunicações, Francisco Gonçalves Vellinho Correia.

O Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, determina que nos termos do regulamento aprovado por decreto do 21 de Abril de 1906, seja aberto, pelo espaço de cinqüenta dias, concurso público para a adjudicação de assentamento dumha linha férrea por tracção eléctrica e respectiva exploração, pelo prazo de setenta e cinco anos, para transportes de passageiros e mercadorias, entre Cintra, Estoril, Cascais, e Bôca do Inferno, na extensão total de 16:335,60, sendo 4.904,90 sobre as estradas nacional n.^o 67 distrital n.^o 153, estrada de serviço para a Bôca do Inferno e Avenida Valbom, 578^m,60 em ruas principais de Cascais e 10.858^m,10 em leito próprio.

Paços do Governo da República, 21 de Outubro de 1920.—O Ministro do Comércio e Comunicações, Francisco Gonçalves Vellinho Correia.

PROGRAMA

Faz-se público que: nos termos da portaria desta data, e nas condições do presente programa, é aberto neste Ministério do Comércio e Comunicações concurso público para a adjudicação de assentamento de uma linha férrea por tracção eléctrica e respectiva exploração pelo prazo de setenta e cinco anos, para transporte de passageiros e mercadorias entre Cintra, Estoril, Cascais e Bôca do Inferno, na extensão total de 16:335,60, sendo 3:271 sobre as estradas nacional n.^o 67 e distrital n.^o 153, e 378^m,5 na Avenida Valbom, 578^m,60 nas ruas municipais de Cascais 10e 852^m,10m leito próprio, e 1:255^m,40 na E. S. para a Bôca do Inferno.

1.^a

A base de licitação é fixada em 100\$ renda anual a pagar ao Estado por cada quilómetro de estrada ocupada pela linha férrea, e esta terá a extensão de 4.904,9, segundo o projecto aprovado pelo ministro do Comércio e Comunicações, o qual estará patente na 1.^a Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas em todos os dias úteis das onze às dezassete horas

2.^a

As propostas para este concurso serão feitas em carta fechada e recebidas na 1.^a Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas, até as doze horas do dia 10 de Dezembro de 1920, fazendo-se neste mesmo dia a abertura das propostas perante a comissão que há-de presidir ao concurso.

3.^a

As propostas serão escritas em português e nos seguintes termos: «F... obriga-se a construir e explorar a linha férrea a que se refere a portaria e anúncio datados de... e publicados no *Diário do Governo* n.º..., 2.ª série, pela renda anual de... (por extenso), por cada quilómetro de estrada ocupada, e em conformidade com as condições do respectivo programa e caderno de encargos, datados do mesmo dia. (Data e assinatura reconhecida, e com a declaração da nacionalidade, profissão e domicílios do proponente)».

Nas propostas formuladas em país estrangeiro é indispensável o reconhecimento do cônsul de Portugal e a legalização da assinatura deste, no Ministério dos Negócios Estrangeiros.

4.^a

Para os efeitos da execução do seu contrato, o adjudicário será considerado como nacional. Os estrangeiros só poderão ser admitidos ao concurso apresentando declaração, visada e registada na legação do seu país, de que desistem de quaisquer direitos ou regalias que lhes possam pertencer na qualidade de estrangeiros, renunciando a qualquer foro especial, e de que se submetem em tudo que diz respeito à execução do seu contrato as presentes condições.

§ único. Os nacionais farão na respectiva proposta idêntica declaração quanto à renúncia a qualquer foro especial e à submissão às presentes condições.

5.^a

A proposta de que trata a condição 3.^a deste programa será encerrada em um subscrito com a designação exterior de «proposta» e, juntamente com os documentos descritos na condição seguinte fechada em um involucro lacrado, com a legenda exterior: «Linha férrea de Cintra, Estoril, Cascais e Bôca do Inferno».

6.^a

Cada proposta deve ser acompanhada de:

- a) Certificado do proponente possuir capacidade técnica para a execução de obras públicas, ou declaração de que se obriga a pôr à testa dos trabalhos pessoal idônio;
 - b) Certificado do depósito da Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Governo, da quantia de 786\$ em dinheiro, ou em títulos de dívida pública fundada, pelo seu valor no mercado no dia do depósito;
 - c) Procuração com os poderes especiais para o acto do concurso, se o proponente representar algum indivíduo, companhia ou sociedade;
 - d) Declaração a que se refere a condição anterior.
- N. B — Todos estes documentos são sujeitos à lei do selo.

7.^a

As propostas que não satisfazem às condições deste programa, ou que exijam qualquer modificação ou alteração a estas condições ou as do caderno de encargos, não serão tomadas em consideração.

8.^a

Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais e que sejam as mais vantajosas, proceder-se há à licitação verbal sobre a renda anual por quilómetro de linha, não podendo a diferença entre cada lance ser inferior a 5\$.

9.^a

Ao requerente da concessão será conferido o direito de opção em relação à proposta mais elevada, ficando entendido que só poderá usar desse direito tendo sido concorrente e tendo a sua proposta sido aceite pelo júri que presidir ao concurso. A declaração da opção deverá ser apresentada na Direcção Geral das Obras Públicas dentro do prazo de três dias, contado daquele em que se tiver realizado o concurso.

10.^a

Feita a adjudicação e antes de assinado o respectivo contrato, o concorrente preferido será intimado a reforçar no prazo de oito dias o depósito provisório com a quantia precisa para prefazer a importância do depósito definitivo, que será de 2.000\$, e pagará no mesmo prazo ao requerente da concessão, quando este não for o adjudicatário, a importância do projecto, que ficará sendo propriedade sua.

O depósito definitivo poderá ser feito em moeda corrente ou títulos do Estado, pelo seu valor no mercado, vencendo no primeiro caso o juro que a Caixa Geral de Depósitos abonar a estes depósitos, e no segundo caso o juro dos respectivos títulos, que será entregue ao depositante.

§ único. Se a adjudicação for feita ao requerente da concessão, ser-lhe há levado em conta para o depósito definitivo o primitivo depósito e a parte do provisório que porventura tiver feito, nos termos da condição 12.^a.

11.^a

Logo que esteja assinado o contrato de concessão, serão restituídos os depósitos provisórios aos concorrentes não preferidos, bem como ao requerente será entregue o depósito primitivo feito, quando não for ele o adjudicatário.

Se não houver licitantes e o requerente da concessão não concorrer, perderá este o depósito que houver efectuado, sendo-lhe contudo restituído o projecto, pelo qual não receberá indemnização alguma.

12.^a

Ao requerente da concessão será levado em conta para o depósito provisório a importância daquele a que se refere a condição 3.^a do regulamento aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906, bem como o valor arbitrado ao projecto por elle apresentado.

13.^a

O valor arbitrado ao projecto que tem de ser pago nos termos da condição 10.^a pelo adjudicatário ao requerente da concessão é fixado em 4.367\$.

14.^a

O Governo não fica obrigado a fazer adjudicação se não julgar conveniente para os interesses do Estado nenhuma das propostas, nem tam pouco a dar preferência á de menor preço.

15.^a

Além do que designadamente fica indicado nas condições anteriores, é o concessionário obrigado a cumprir todas as mais condições do regulamento para concessão, de caminhos de ferro sobre estradas, aprovado por decreto de 21 de Abril de 1906.

16.^a

As condições e cadernos de encargos relativo a esta adjudicação podem ser consultados na 1.^a Repartição da Direcção Geral de Obras Públicas, em todos os dias úteis, das onze às dezasseste.

Direcção Geral das Obras Públicas, 21 de Outubro de 1920 — O Director Geral, José Maria Cordeiro de Sousa.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que sejam nomeados o engenheiro inspector geral, Policarpo José da Costa Lima; o engenheiro Joaquim Pio Correia de Brito chefe da Repartição de Caminhos de Ferro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro; o engenheiro Álvaro Goulão da Costa Cascais, chefe de secção técnica da mesma Repartição e o segundo oficial chefe da secção da referida Direcção General, José Pinto Varela da Cunha, dos quais o primeiro servirá de presidente e o último de Secretário, para constituírem a comissão a que se refere o n.º 3.^a do programa de concurso para a construção e exploração do caminho de ferro de Setil a Peniche, aprovado por portaria de 11 de Agosto próximo passado, publicada no *Diário do Governo* n.º 189. 2.ª série, de 31 do mesmo mês de Agosto, realizando o referido concurso na Direcção Geral de Caminhos de Ferro no próximo dia 11, pelas catorze horas

Paços do Governo da Republica 4 de Novembro de 1920.—O Ministro de Comércio e Comunicações, Francisco Gonçalves Vehinho Correia

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Aviso

Para conhecimento dos interessados, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste torna público que, somente até as dezenas horas do dia 25 do corrente mês, aceitará requerimentos dos seus ex-empregados pedindo a readmissão no serviço.

A partir do referido dia a Direcção, de harmonia com as necessidades do serviço, preencherá as vagas existentes nos seus quadros, deferindo os requerimentos que, para esse fim, lhe tem sido entregues.

Lisboa e Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, 9 de Novembro de 1920.—O Engenheiro Director, Raul A. Esteves.

Muito util aos nossos assignantes

Em vista do elevado preço que atingiram as **fitas para machinas de escrever**, mandámos vir directamente de Londres, podendo ceder-las **unicamente aos nossos subscriptores** a 2780 cada.

Não vendemos mais que 2 a cada assignante, excepto aos grandes escriptorios aos quais cedemos 6.

Os caminhos de ferro do Sul da Africa

(Conclusão do n.º 785)

A União da Africa do Sul, com o seu território de 761.179 kilómetros quadrados, apresenta notaveis diferenças de nível para os caminhos de ferro. No Natal abundam as diferenças de nível de 1 para 30, e as curvas com 92 metros de raio. No Cabo, a maioria dos declives, nas linhas principais, é de 1 para 40. No caminho de ferro oriental do Cabo, 42.12 por cento de toda a linha compõe-se de curvas, e 33 por cento de declives, a menor dos quais é de 1 para 50. No caminho de ferro principal do Estado Livre de Orange, a inclinação dos declives é de 1 para 100, e a linha principal de Johannesburg a Delagoa Bay, sobe a uma altura de 1.970 metros sobre o nível do mar, a 340 quilómetros da costa.

Devido ás dificuldades em obter material rodante para se attender á crescente carga que há para transportar, houve necessidade de redobrar o trabalho do material existente, e como consequencia suspendeu-se o serviço de excursões e reduziu-se o de passageiros, desde 2 de Outubro de 1917. E deve-se observar que, não obstante ter-se augmentado com 2 1/2 por cento o preço dos bilhetes de passagem, em Maio de 1918, e ter-se depois feito outro aumento de 10 por cento, durante o anno económico que terminou em Março de 1918 foram vendidos 4 1/2 milhões de passageiros mais que no anno precedente, o que corresponde a um aumento de 9.13 por cento d'um anno a outro.

Interrogado recentemente no Parlamento, o Ministro de Portos e caminhos de ferro disse que não via nenhuma esperança de se continuar o serviço de excursões, costeiro e do interior, enquanto não se adquirisse um numero considerável de locomotivas. A administração tinha 187 encomendadas em Março ultimo, de diversos tipos, algumas das quais foram pedidas em 1914. Além d'isso, faltam ainda por entregar 14 grandes tenders com boggies, 414 carruagens de varios tipos, das quais 203 são construídas na Africa do Sul, e 3.994 vagões de carga. Durante os ultimos quinze meses tem-se posto em serviço 56 locomotivas novas, 17 vagões-salões, 13 carros usuais e varios outros veículos. No fim de Junho de 1919, o Governo tinha 1.566 locomotivas para via de um metro e sessenta e oito milímetros de largura, e 52 locomotivas para via de 61 centímetros, e nessa mesma época o Governo tinha 2.632 vagões da primeira bitola e 93 da segunda. Com respeito a vagões, os existentes em Março de 1919 eram como segue:

Classe	De 8 rodas	De 6 rodas	De 4 rodas	Total
Vagões.....	10.289	207	16.253	26.849
Furgões.....	203	6	488	697
Miscellaneos.....	—	—	—	617
De via reduzida..	—	—	—	515
Gruas.....	—	—	—	106
	10.492	213	16.741	28.784

O material rodante da União pode ser comparado vantajosamente com o da Gran-Bretanha, no que toca ao das vias de 1,44 metros, assim como com o da India, para as vias de 1,68 em tudo que se refere a força, capacidade de carga e dimensões gerais. As locomotivas são realmente mais pesadas e de maior força, e com poucas exceções, os carros de passageiros da Africa do Sul, são mais amplos e os vagões de carga de maior capacidade.

Mas o mais interessante é a largura dos carros de passageiros da Africa do Sul. Se bem que a via tenha cerca de trinta e sete centímetros menos, certos carros

medem uma pollegada mais que os carros ingleses, e a largura regular dos vagões-dormitorios, é somente 7 1/2 milímetros menos que os mais folgados da Gran-Bretanha. A não ser pelo rapido desenvolvimento ultimamente alcançado em força motriz e em capacidade de carga, a Administração da União não teria podido supportar com tanta energia as pesadas exigências dos annos luctuosos da guerra, durante os quais o tráfico se reduziu consideravelmente e a aquisição de novo material veio a ser impossível.

No que respeita ás comodidades do viajante, os longos comboios da Africa do Sul podem chamar-se insuperáveis.

Cada compartimento é completo em si mesmo, e à noite converte-se em dormitorio. No compartimento maior podem acommodar-se quatro passageiros de primeira classe, e os pequenos, dos quais há dois ou quatro em cada carro, tem capacidade para duas pessoas. Todas as linhas principais e muitos dos ramaes tem vagões-restaurantes e banhos, que são fornecidos a preços muito modicos. O serviço de restaurante é completamente moderno, e as tarifas são muito baixas, se se compararam com as de outros países.

Os comboios da Africa do Sul não atingem as grandes velocidades que são usuais nos Estados Unidos e na Inglaterra. Contudo, nos trajectos planos e sem grandes curvas, os comboios atingem uma velocidade de 80 a 96 quilómetros por hora. Ultimamente tem-se feito grandes progressos na velocidade dos comboios, e muitos mais se farão quando se restabelecer a normalidade. Tem sido necessário utilizar a potencia das locomotivas, o mais possível, e com tal fim tem-se aumentado a carga dos comboios, mas tem-se diminuído a velocidade e tem-se suspendido o serviço de varios comboios muito longos. Tais medidas tem sido tomadas com um carácter transitorio. Rapidos adeanteamentos tem sido realizados, também, na instalação de sinais e apparelhos de segurança.

Nas tarifas da União são notaveis pela extrema modicidade, os fretes de matérias primas de exportação, mineiros de pequena percentagem e produtos agrícolas. Os fretes de ceraias madeiras de construção, adubos chimicos e certos minerais ou minérios, são, com muito poucas exceções, os mais baixos do mundo.

No desenvolvimento comercial da União é notável o rapido crescimento da industria carvoeira. No anno económico de 1917 a 1918, transportou-se 10.433.385 toneladas de carvão, o que representa um aumento de seis milhões de toneladas em muito pouco tempo.

Ha muito tempo que a Administração tem estado considerando a conveniencia de se electrificar certas secções ferroviárias da União, e é muito provável que no presente anno se chegue a resolução definitiva sobre a matéria. Chegou-se a pensar n'isto, depois de ter havido uma serie de conferencias sobre a tracção eletrica e sobre electrificação de 708 quilómetros do caminho de ferro de Chicago, Milwaukee e St. Paul. Essa linha atravessa uma região montanhosa bastante irregular, e as dificuldades de engenharia ali apresentadas são as mesmas que existem na Africa do Sul.

As receitas dos caminhos de ferro durante o anno de 1917 a 1918, subiram a £ 15.282.278 e os gastos foram de £ 11.680.872, de modo que o producto líquido foi de £ 3.601.405.

Que o sistema ferroviário da União tenha podido sobreviver a quasi cinco annos de continuas dificuldades e contratempos, é facto que atesta a solidez da sua base económica, assim como a sua compensação pelo desenvolvimento interno do país e pelo progresso constante dos seus portos.

A Administração está levando á pratica o seu projecto conducente á producção de madeiras para dormentes, e para isto conta com terrenos que ocupam uma extensão de 228.263 hectares, dos quaes estão já plantados 96.890. Ha já onze plantações em diferentes pontos do paiz, e algumas começam a produzir madeiras.

Até ao ultimo dia de Março de 1919, o total de empregados nas linhas concluidas e em construcção, nas do Sudoeste e nos portos da União, era como segue:

	Caminhos de ferro	Portos	Construções	Total
Europeus.....	35.076	702	228	36.006
Mulatos.....	33.800	700	1.200	35.700
Supranumerarios:..				
Europeus.....	130	105	—	235
Indios, mulatos e in- digenas.....	2.953	662	—	3.615
	71.959	2.169	1.428	75.556

Está-se levando a effeito a adopção de um maximo de trabalho de oito horas por dia ou 48 por semana. Esta innovação occasionará um aumento de 3.000 empregados, mais ou menos, assim como o aumento correspondente nos alojamentos e por ultimo, uma verba addicional de £ 250.000 no orçamento annual.

Continua accentuando-se aqui o movimento a favor da ideia de: "Segurança antes de tudo". A propaganda é feita por meio de folheto e cartazes, e tem-se adoptado varias medidas para fazer que todos os trabalhadores e empregados, nas diversas repartições e secções, tomem o maior cuidado na sua perseveração.

Os portos estão em comunicação directa com toda a rede ferro-viaría da Africa do Sul, de modo que os passageiros que chegam pelos vapores-correjos, podem tomar o comboio no mesmo molhe para irem ao interior. O commercio de carvão tem crescido de maneira notável na cidade do Cabo e em Durban. A nova estação carvoeira de Durban foi inaugurada em junho de 1917, o tem dado os mais satisfactorios resultados a todos os respeitos. Por meio d'esse estabelecimento, qualquer navio abastece rapida e facilmente os seus paioes. Os barcos de vela podem ser carregados sem dificuldade e em tempo minimo, e os vapores abastecem-se de carvão á razão de 600 toneladas por hora.

Durban além de ser uma das mais vantajosas estações de carvão que ha, gosa de merecido prestigio como porto de reconhecida importancia. Alli se construiu um dos primeiros caminhos de ferro da Africa, em 1860, e desde então a cidade tem vindo crescendo e prosperando. Hoje está em constante comunicação com o interior da Africa do Sul, por uns 1.600 kilometros de vias ferreas.

Junta autonoma das installações maritimas do Porto

Relatórios e contas dos exercícios de 1918 e 1919

Recebemos e agradecemos os dois folhetos em que a Junta autonoma dos serviços marítimos de Douro e Leixões dá conta da sua gerencia nos annos de 1918 e 1919.

São sempre interessantes esses relatos concernentes ao grupo de tão importantes portos.

Como é natural resentiram-se da perturbação originada pela guerra no seu movimento de receitas.

Assim as receitas do Douro desceram de 97 con-

tos em 1914 a 39 em 1918 e as de Leixões de 168 contos a 23. Tiradas da primeira certos encargos obrigatorios ficaram apenas 3 contos para obras! O decreto de 25 de abril de 1918 auctorisou o levantamento de 3.000 contos com esse destino; não pôde porem tornar-se effectiva a necessaria operação de credito.

Por portaria de 3 de abril de 1918 foi aprovado o ante-projecto das obras do Douro e da barra, estimadas em 10.000 contos, prescrevendo-se algumas modificações.

O relatorio é acompanhado da conta de receita e despesa e de uma interessante e minuciosa resenha dos trabalhos feitos durante o anno.

O relatorio de 1919 dá conta da acertada escolha do distinto engenheiro Estevam Torres para o logar de director, vago pela morte do engenheiro Sousa Machado Junior que tanta competencia e dedicação manifestara no exercicio d'esse cargo.

E' exposta em seguida a precaria situação financeira da Junta, sem recursos para o cumprimento cabal da sua missão. Para a remediar foram preparadas as bases de propostas de lei apresentadas ao Governo.

Apensa ao relatorio vem a lucida exposição apresentada ao Ministro e as bases apresentadas, bem como as propostas de lei remodelando os impostos de navegação.

A exposição dos trabalhos feitos abre com a justa homenagem prestada á memoria do engenheiro Machado Junior. Dá conta dos estudos efectuados, de que resultou o orçamento de 21:335.728\$00 para as obras do porto interior de Leixões e 5:056.272\$00 para as de defeza da entrada e da bacia do porto. Foi também organizado o orçamento de 104.244\$67 para as obras de conclusão do cais acostavel no porto de abrigo.

E' crédora de elogio a criteriosa administração da Junta, que as circunstancias teem contrariado infelizmente, privando-a dos recursos necessarios aos melhoramentos dos dois portos confiados á sua gerencia.

O problema da carestia da vida

Uma boa iniciativa da Associação Commercial de Evora

Realisaram-se n'esta associação varias reuniões em que foi estudada a maneira de contribuir para o barateamento dos artigos e generos de uso ou consumo indeclinaveis, sendo, na última reunião aprovada uma proposta apresentada por um dos membros d'aquella colectividade pela qual a classe Commercial de Evora resolveu não comprar fazendas ou artefactos por preços superiores aos que presentemente vigoram, sendo nomeada uma comissão que foi perante o governador civil dar-lhe conhecimento d'essa resolução e ao mesmo tempo pedir-lhe que, a bem do abastecimento do conselho, seja para este reservada a quantidade de azeite indispensavel ao seu consumo.

E' digna de todo o elogio a Associação Commercial de Evora por se ocupar de assumtos de interesse para o paiz, e certamente se todas as associações se reunissem e adoptassem os mesmos principios, isso influiria consideravelmente na situação angustiosa que o paiz atravessa, promovendo, por toda parte, o barateamento da vida.

Mas, infelizmente, a bella, patriotica e até humanitária, iniciativa da associação eborense não terá, ou terá bem poucos, imitadores. A febre da ganancia tornou-se endemica por todo o paiz, o que dá em resultado que o *strugle for life* se transformou n'un moderno *strugle for money*, com que todos padecemos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Logares de luxo nas carroagens da Companhia dos Wagons-Lits

Segundo um addittamento á Tarifa especial n.º 5 de g. v. da C. P. ultimamente publicado, a taxa a cobrar pela utilização das carroagens de luxo nos comboios rápidos que circulam entre Lisboa e Madrid, tem por base — Frs. 0,126 por passageiro e kilómetro, em consequencia de que o preço de cada suplemento para utilização de carroagens-leitos no percurso Lisboa-R a Valencia d'Alcantara ou vice-versa passou a ser de Frs. 33,00 por passageiro.

Alem do preço de cada suplemento, a Companhia Internacional dos Wagons-Lits cobra por cada logar, marcado com antecedencia na sua Agencia em Lisboa a taxa especial de 3 francos.

O preço do suplemento não comprehende o imposto de sello de recibo e, no que respeita a cobranças a effectuar em Portugal, será convertido em moeda portuguesa ao cambio do dia, ficando isento da sobretaxa que onnerra os preços das tarifas em vigor nas Companhias Portuguezas.

Véhiculos sem acondicionamento acompanhados por guardas ou conductores

A exemplo da medida adoptada pela C. P. sobre o transporte de vehiculos acompanhados de guardas ou seus conductores, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste publicou recentemente um Aviso segundo o qual é permitido n'aquellas linhas, me-

diante pedido dos expedidores feito por escripto nas notas de expedição, que os vehiculos para que tenha de ser reservado em vagão, sejam acompanhados por pessoa indicada pelo expedidor, a qual pagará a sua passagem como se viajasse em 3.^a classe e sem direito a transporte de bagagem registada.

Despacho Central de Collares

Pelo motivo da Companhia Cintra-Atlântico ter suspendido o seu serviço de tracção eletrica entre Cintra e Praia das Maçãs, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses encerrou temporariamente enquanto se não restabeleceu os carris eletricos para Collares, o despacho Central n'esta villa, por intermedio do qual estava sendo feito o serviço de camionagem entre Cintra e Collares.

Emolumento de 6% sobre o Imposto de sello

Em virtude do disposto no art.^o ao decreto n.º 7027 A de 15 de Outubro ultimo, foi elevado de 5 a 6%, o emolumento que incide sobre as taxas de imposto de sello previstas no art.^o das tarifas de despesas acessórias, e que é cobrado pelas empresas de Caminhos de ferro por conta do Estado.

Quando as tarifas designem expressamente estar incluindo o imposto de sello nos seus preços, entende-se que n'elles está tambem compreendido o emolumento de 6%.

Carta de Paris

XII

Visos de passaportes mais caros que o comboio. — De Paris à Belgica — Almoço que encarece em meia hora. — Bruxellas. — Os seus primeiros aspectos.

Bem o disse o Director d'esta *Gazeta* no seu artigo de 1 d'este mez, (*) sobre "Excursões no paiz":

As viagens, hoje, estão impossíveis; e quanto mais pensamos em normalizações, mais entraves vemos pôr aos viajantes, a quem seria melhor dizer que ficassem em casa.

Bons tempos houve em que se passava da França á Belgica ou á Suissa, á Inglaterra ou á Allemanha sem passaporte nem papellada!

Agora, quem tem que ir á Belgica tem que se munir do imperdoável passaporte e que pagar nada menos de 53,40 francos pelo visto do mesmo na respectiva legação!

Verdade seja que aquillo é serviço mais limpo; não estão lá com preguntas inuteis nem com embarracos; passe para cá os cincuenta e tres francos e quarenta centimos, tome lá uma carimbadella, no passaporte, de que o empregado não se dá ao cuidado sequer de vêr a côr, nem de inquerir a nacionalidade; nem nos faz as regulamentares perguntas: Quem é? d'onde vem? para onde vae? Nada d'isso; bem se importam elles que o portador seja um nocivo burlão, um criminoso celebre, ou um *indesejavel*, por qualquer motivo — dê cá o dinheiro evá-se embora.

(*) Esta interessante correspondencia devia ser publicada no numero de 16 do mez passado, não o podendo ser por ter chegado quando o jornal já estava cheio.

O que é, afinal, curioso é que para se ir a Quévy a primeira cidade belga, na fronteira francesa, custa um bilhete de 2.^a classe ida e volta, 53,40 francos; a legação belga exige justamente a mesma quantia, pelo visto no passaporte: parece feito de propósito.

No rapido da manhã vae-se a Bruxellas, em 5 horas o que não admira porque o trajecto é de 311 kilómetros.

Pelo caminho apenas de curioso se nota o contraste da reconstrução das duas cidades devastadas pela guerra, Chauny e St. Quintin, aquella quasi toda reconstruída com casas de madeira, e esta com bellos ornamentos de predios novos, de boa pedra, construções ligeiras, aliás, mas elegantes.

Em St. Quintin, a revista da alfandega francesa de Feignies foi rapida e cortez, e sem mais demora penetrámos em territorio belga.

Note-se que estas revisões aduaneiras á saída, são tambem uma maçada que nos deixou a grande guerra.

A estação de Quevy está, como a de Feignies, toda derrocada, fazendo-se o serviço n'uma barraca de madeira; a visita foi tambem rapida e penetramos no vagão-restaurante, porque era já tarde e não tinhamos obtido lugar antes da fronteira francesa.

Aqui esperava-nos uma surpresa interessante.

O preço das refeições no salão-restaurante é de 10 francos, mas logo que o comboio passa a fronteira a lista das bebidas é substituida por outra, onde o custo dos vinhos é elevado ao dobro, e a cerveja deve descer de dois, a franco e meio a garrafa; porque o vinho, na Belgica, é caro, e a cerveja é mais barata que a francesa.

Mas o que é mais curioso, é que nos fazem pagar a conta em francos belgas, que valem apenas mais 5

por cento, que os franceses,) o vinho aquatro francos a garrafa, pela tabella belga a cerveja é pela tabella francesa, porque é mais cara...

O almoço acabou em Bruxellas, onde um carro de praça nos leva á Avenue Louise; ahí nos esperava uma pensão de familia de largo renome pelo seu impecável aceio e pela sua seriedade. Após um quarto de hora de marcha chegavamos á porta e o cocheciro pedia-nos *apenas* nove francos pela corrida.

Ao entrar na Belgica pareceu-nos que estávamos em Lisboa!

Ripostámos; havia de certo engano; em Paris tal serviço custaria um franco e cincoenta; quizemos ver o *taxis*, e verificamos que elle marcava onze francos e vinte! O malandrim certamente já servira varios fregueses sem levantar a bandeirinha, e por isso o apparelho foi sommando o serviço de trez ou quatro corridas.

A muito custo e por muitos protestos meus, o patiforio offereceu-me que lhe desse oito francos e elle perderio o resto... Coitadinho! Assim fizemos por fim.

Esqueceremos a recommendação que todo o freguez de trans-taxis deve ter em vista ao tomar qualche carro: verificar o taxímetro, e tivemos que soffrer as consequencias.

Na *pensão*, a creada, logo pelo irreprehensivel aceio do vestuario nos deu a impressão de uma casa perfeitamente limpa. O preço tambem não era *sujo*: por quarto no primeiro andar, trez refeições e serviço, 17 francos.

* * *

A cidade, logo, pelo contraste dos predios negros de Paris, nos deu a ideia da nossa querida Lisboa. As casas brancas, como abbadias, e as ruas largas da cidade alta dão um aspecto das nossas avenidas novas. O aceio porém é, por toda a parte esmerado — justamente o contrario do que sucede agora ahí. I e o arranjo da cidade é d'um povo que vive e que quer viver. Por toda a parte se nota uma grande actividade, parecendo que por ahí não passou a onda devastadora da grande guerra. Além, d'isso, uma fartura de todos os generos de primeira necessidade; e o povo nos seus modos simples, correctos e acolhedores impressionam bem.

Qualquer policia, a quem nos dirigimos, recebe-nos cortezmente, indica tudo com paciencia, e só nos deixa quando convicto de que a informação foi bem comprehendida.

Os costumes porém de Paris pegaram aqui; o "dancing" inpera por toda a parte; apenas o luxo, e as pinturas das senhoras são mais moderadas, e os homens vestem com uma despreocupação que arrepiaria os nossos *dandys* da rua do Oiro.

Nos grandes armazens, a correção do pessoal é perfeita. Não ha a aborrecida pergunta, se "queremos alguma coisa" ao olharmos para um objecto, como se nos esquecessemos do que tencionavamos comprar... Não; ali os empregados só se movem quando a elles nos dirigimos, ou se veem que procuramos alguma coisa com interesse.

Nada, porém, parece affectar Bruxellas com inquietações de crise, e um artigo ha até que surprehende pela sua abundancia: o tabaco!

Continua a haver, como outrora, grandes lojas, como a nossa "Casa Havanéza", ás dezenas, com altas prateleiras cheias de cigarros e de charutos; os phosphoros como d'antes, nas phosphoreiras das mezas de todos os cafés; e quem compra um maço de 20 cigarros razoaveis, por uns 50 centimos (ou um bom charuto por 30 ou 40 centimos) recebe como brinde uma caixa de phosphoros.

Quem apanhasse uma fartura d'estas em Lisboa, ou mesmo em Paris...

Chegamos a imaginar que a asa negra da guerra não tocou esta bella nação...

Guerra Maio

A gréve

Terminou, finalmente, hontem, depois de quarenta e um dias, este estupido movimento de uma parte do pessoal da Companhia Portugueza tão injustificado, tão extemporaneo e tão prejudicial a *todos* que nunca devia ter começado, nem sequer se esboçaria se a influencia phantasiosa dos instigadores não tivesse sido attendida.

E dizemos acima que *todos* perderam porque perdeu, e perdeu muito, o paiz em geral, perdendo o povo pelo aggravamento do custo da vida, perdendo a agricultura e a industria pela deficiencia de transportes, o commercio (á parte o que se aproveitou da escassez de generos para elevar os preços dos que já tinha na loja, mas isso será uma pequena parte comparada com a generalidade) e perdendo sobretudo os proprios grevistas, que ficaram mal vistos pelo publico, em má situação moral para com a Companhia, embora não haja represalias, como não as haverá, por certo, para os que se limitaram a seguir cegamente essa corrente de insensatez que os levou por, como se vê, por tão errada vereda.

O *Comité* dirigente teve, por fim que confessar, na sua nota de 13, á imprensa "que não dispunha dos elementos necessarios para continnar a lucta".

Assim tinha que ser, desde que essa lucta foi encetada justamente quando a Companhia tratava, na medida do possivel e tocando até pelo exagero das concessões, no mais que possivel, de melhorar a situação do seu pessoal.

Emfim! acabou esse pesadelo, que bem tristes recordações deixa, porque, durante elle se deram actos de selvageria que não podem deixar de ser imputados á classe ferro-viaria que tão ordeira, tão disciplinada, tão considerada pelos seus superiores e por todo o publico sempre foi.

Para terminar com esses actos foi mister adoptar o repellente systema do vagão de grevistas deante da locomotiva, vagão-phantasma como foi apelidado no *front* onde os allemães inventaram esse systema de defender um comboio pondo-lhe na frente um vagão com prisioneiros inimigos. Tinham, assim, pelos actos de *sabotage* que cada dia se descobriam, e ameaçavam a vida de pobre gente inoffensiva, pacificos passageiros que tomavam o comboio para tratar da sua vida — que ser considerados inimigos os ferro-viarios em gréve. Triste é dizer-o.

Pelo que se refere aos do Estado, a gréve estrebu-chá tambem nos seus ultimos arrancos.

O *comité* apresenta ao governo successivas plataformas que este recusa, forte nas razões que, para isso, lhe assistem; e por fim tudo acabará sem dever ter começado.

Ha um proverbio hespanhol, muito conhecido e citado entre nós, que diz *quien mucho lo quiere, mucho lo pierde*; e que tem perfeita applicação ao caso. Os ferro-viarios do Estado quizeram demasiadamente; chegavam, mesmo, a querer a demissão de todos ou quasi todos os seus superiores.

O governo não os deixou fazer a experiencia, em que elles se veriam na triste situação do operariado do norte da Italia, e fez bem.

E n'isto se está ha 45 dias!

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, presentes á Assembleia Geral dos Acionistas, de 30 de Juuho de 1920.

(Continuação)

Serviço de Saude

Com quanto houvesse economias nalgumas das despesas realizadas com o pessoal, nota-se um excesso sobre o orçamento de 3.208\$34, na rubrica de "Medicamentos, apparelhos, ambulancias" resultantes da grande carestia dos artigos e do facto das verbas previstas serem a repetição das que haviam sido votadas para o exercicio de 1918 e da criação de novas despesas com a abertura e funcionamento do Posto de Gaia em Janeiro de 1919.

Outros excessos houve, mas de menos importância.

Comparando as despesas de 1918 com as de 1919 resulta-nos uma diferença para mais de 1.818\$24, na rubrica de "Pessoal" devida a alteração dos quadros, mas que foi compensada pela economia com os internados em hospitais e socorros extraordinários em que se gastou menos 4.614\$69 em 1919, pela circunstância de que em 1918 as repectivas verbas foram agravadas pelos internatos urgentes e medidas sanitárias consequentes da epidemia da gripe pneumônica.

O facto de uma grande parte do pessoal ter estado ausente do serviço em Julho e Agosto fez com que a circulação de comboios se interrompesse quasi totalmente. Por isso a simples comparação das despesas de 1919 com o orçamento e com as despesas de 1918 é insuficiente para se apreciarem as variações d'essas despesas de um para outro anno. No entanto, começaremos por justificar as diferenças entre as despesas de 1919 e o orçamento:

Orçamento.....	2.339.037\$90
Despesas (excluindo os abonos das Ordens n. ^o s 110 e 115).....	2.436.154\$54
Excesso.....	97.116\$64

assim distribuído :

Pessoal.....	— 175.393\$97
--------------	---------------

Materiais:

Mobiliarios, balanças, apparelhos telegraphicos e relogios .. +	7.692\$99
Papel, impressos, bilhetes, etc... +	14.882\$42
Illuminação e aquecimento..... +	18.327\$04
Conservação de cordas..... +	1.624\$80
Conservação de encerados..... +	7.300\$89 + 49.828\$14

Despesas diversas:

Idemnizações..... +	197.693\$67
Deficit da Agencia Aduaneira. . +	6.265\$39
Publicidade..... —	2.581\$22
Manobras. —	11.184\$57
Serviço commun..... +	9.611\$56
Troca de material..... +	2.271\$86
Restantes rubricas..... +	1.074\$28 + 195.607\$25

Abonos ao pessoal não previstos:

Gratificações de fim d'anno.... +	14.604\$68
Licenças não gosadas e pagas. . +	3.719\$78
Aumentos pela greve (Ordim do Dia n. ^o 2.644)..... +	8.750\$76 + 27.075\$22
Total.....	97.116\$64

A diferença para menos de 175.393\$97 em pessoal, foi resultante da greve.

O aumento de 49.828\$14 em materiais foi derivado da elevação considerável do seu custo e da mão d'obra, do maior consumo da energia eléctrica em Lisboa-P e Braço de Prata, da falta de petróleo e da iluminação a electrcidade de semaphoros e discos em varias estações e ainda por se terem mantido em 1919 as mesmas verbas do orçamento de 1918.

Nas despesas diversas destaca-se a verba de 197.693\$67 referente a indemnizações provenientes de um grande numero de extravios de remessas e por se terem liquidado muitas reclamações dos annos anteriores, afóra o ter-se mantido a mesma dotação orçamental de 20.000\$00 do exercicio de 1918 quantia insuficiente para este encargo.

Aquela verba foi em parte compensada pelas reduções obtidas n'outras rubrícias, sendo a principal a de 11.184\$57 relativa a "Manobras" motivada pela paralysação do serviço no periodo da greve.

Comparando as despesas dos dois annos, temos:

Despeza de 1918 (excluindo os abonos das Ordens n. ^o s 110 e 115).....	2.380.456\$67
Despeza de 1919 (idem).....	2.436.154\$54
Diferença para mais em 1919.....	55.697\$87
que se decompõe em:	
Pessoal.....	+ 33.504\$81
Materiais:	
Mobiliarios, balanças, apparelhos telegraphicos e relogios... +	2.633\$92
Papel, impressos, bilhetes, etc... +	7.756\$59
Illuminação e aquecimento..... —	3.968\$33
Conservação de cordas..... +	1.839\$67
Conservação de encerados..... —	21.923\$14 — 13.661\$29
Despesas diversas:	
Indemnizações..... +	55.039\$34
Manobras..... —	10.948\$82
Serviço commun..... —	5.739\$65
Troca de material..... —	2.440\$72
Publicidade —	1.710\$61
Restantes rubricas..... +	1.654\$81 + 35.854\$35
Total.....	55.697\$87

Houve pois um aumento de despeza que mais se accentuou na verba do pessoal dos Serviços Regionais (Estações), em papel, impressos, bilhetes e indemnizações.

O excesso de despeza com o pessoal foi principalmente nos serviços da linha e que muito maior seria se não tivesse havido a paralysação do serviço durante a greve, tendo a sua natural explicação nos encargos resultantes da lei das oito horas e outras melhorias concedidas.

As diferenças nas outras rubrícias tem a sua explicação nas considerações que fizemos quando comparámos a despeza com o orçamento.

Funcionamento dos Serviços

No transporte de passageiros notou-se a mesma falta de comboios e no de mercadorias houve as irregularidades e deficiencias a que nos temos referido nos relatórios dos outros exercícios, derivadas do reduzido numero de locomotivas, wagons cais e linhas das estações principais, salientando-se Lisboa-P e Gaia.

O serviço na estação de Lisboa-P melhorou e a justificação d'isso está no numero de wagons-dias immobilizados ter descido de 17.457 em 1918 para 14.593 em 1919. No intercambio do material houve uma diferença para menos de 2.986\$38.

O numero de reclamações por irregularidades constatado no transporte de mercadorias, relativamente ao numero de expedições, passou de 4,1% em 1918 para 5% em 1919.

O numero de indemnizações pagas em relação ao numero de expedições passou de 0,33%, para 0,49% e a percentagem paga, relativamente à receita, passou de 1,86% para 2,80%.

A importancia total das indemnizações por extravios, avarias e atrasos passou de 161.443\$67 para 216.792\$37.

Os leilões renderam 63.045\$10; mas como se fizeram reembolsos na importancia de 11.657\$89, ficou um saldo de 51.387\$21 que levado á conta das indemnizações reduz a sua importancia a escudos 165.405\$16.

Se compararmos os preços das mercadorias de 1914 para 1919 notamos um aumento de 306%, o que, juntamente com o serviço irregular da linha, contribue para que a verba das indemnizações atinja uma tão alta importancia.

A maior parte dos extravios é devida a furtos, pelo que se levantaram durante o anno 250 autos.

A quantidade de reclamações de passageiros por erros nas taxas subiu de 718 em 1918 para 800 em 1919 e o numero de reclamações por erro de taxa de mercadorias desceu em igual periodo de 3.040 para 2.371.

Como se vê dos numeros acima, o serviço, não melhorou, o que se deve atribuir não só á falta de elementos de trabalho bem conhecida, mas ainda e em maior porporção ao estado de espirito do pessoal, sempre agitado e distraído dos seus deveres, e de que resultou a greve.

III – Devisão de Via e Obras

Comparação entre o orçamento e a despeza de 1919:

Orçamento	1:299.784\$82
A deduzir: Credito provavel.....	20.760\$00 1.279.024\$82
Despeza bruta (excluindo as despesas accidentais).....	1:120.495\$28
A deduzir: Creditos escriturais.....	20.760\$00 1.099.735\$28
Diferença para menos....	179.289\$54

A despeza bruta que indicamos corresponde á conservação ordinaria e á renovação da via. Se, porém, attendermos a que

esta conta foi beneficiada com o valor do material de via de 30 kilogramas, na importancia de 439.456\$52, retirado da renovação da via do ramal de Caceres e do qual parte deu entrada em armazens e o restante ficou empregado em diferentes obras, a despesa bruta real sera de escudos 1.559.951.80.

Apesar de algumas verbas orçamentadas terem sido excedidas, principalmente pelos encargos da Ordem do Dia n.º 2.644 na importancia de 33.872\$23 e pelo aumento de preço dos materiais e dos jornais do pessoal auxiliar, approximadamente 50.000\$00, obtivemos ainda uma consideravel diferença a favor do orçamento.

Esta economia tornou-se mais sensivel nas rubricas "Operarios de via e material fixo" e "Renovação da via", não só pela suspensão dos trabalhos durante a greve, mas porque muitos dos trabalhos previstos no orçamento não poderam realizar-se pela dificuldade de obter os materiais necessários e pela absoluta falta de pessoal operario e trabalhador, visto que o pouco que ha abandonou o serviço da Companhia para ir para as obras do Estado onde aufera maiores salarios com menor esforço ou para as obras particulares que pagam jornais muito elevados.

Comparação das despesas efectuadas em 1918 e 1919:

Despesa bruta em 1918 (excluindo as despesas accidentais)	1:258.303\$48
A deduzir: Creditos escripturados.....	18.624\$00 1:239 679\$48
Despesa bruta em 1919 (excluindo as despesas accidentais)	1:120.495\$28
A deduzir: Creditos escripturados.....	20.760\$00 1:099 735\$28
Diferença para menos em 1919	139.944\$20

A despesa em 1919 foi menor do que a de 1918, com quanto houvesse excessos n'um ou n'outro artigo de classificação respectiva. Essa redução accentuou-se na rede geral de rubricas de "Pequeno material de via" e de "Renovação da via" e na linha de Vendas Novas em "Pontes e viadutos".

Por falta de creosote e por se ter mudado as instalações da creosotagem para outro local, devido a ampliação da estação do Entroncamento, não funcionou a officina de creosotagem, tendo sido empregadas travessas brancas em parte do anno.

Forneceu o deposito durante o anno menos 75.087 travessas po que em 1916, devido á paralisação dos trabalhos durante a greve.

O preço das travessas brancas durante o anno de 1919 continuou a subir, tendo aumentado de \$22,15 para as normais e de \$40 para as rectangulares, como se vê dos seguintes numeros:

	1918	1919
Travessas normais.....	\$97,85	1\$20
Travessas rectangulares.....	1\$40	1\$80

A média do custo das travessas existentes no Deposito em 1919 comparada com a do custo das existentes em 1918 dá um aumento de \$23.089 para as normais e de \$52.248 para as rectangulares.

Média do custo nos dois annos:

	1918	1919
Travessas normais.....	\$85.594	1\$08.68309
Travessas rectangulares	1\$22.688	1\$74.93675

O numero de travessas empregadas nos dois annos, foi o seguinte.

	em 1918	em 1919	Differença em 1919	Total
Travessas normais....	127.030	75.993	-51.037	
Travessas rectangulares	8.470	8.801	+ 331	- 50.706

Na balastragem da linha empregaram-se menos 3.346^{m³},473 de pedra britada do que em 1918, tendo concorrido para este resultado, não só a greve, como tambem a falta de material circulante para os transportes.

O volume de balastro de pedra britada, empregado na conservação da linha nos dois annos, foi:

Em 1918.....	12.854, ^{m³} 790
Em 1919.	9.508, ^{m³} 317

O preço medio d'esta pedra metida na linha é no anno de 1919 superior em \$65,1 por metro cubico ao de 1918, consequencia do aumento do preço da pedra nas pedreiras (\$22 por metro cubico) e do aumento dos jornais do pessoal auxiliar.

Com os trabalhos de renovação da linha no anno de 1919, foi feita a seguinte despesa:

Linha Urbana.....	36.468\$11
Linha do Norte e Leste.....	393.752\$13
Ramal de Caceres	20.981\$22
Somma.....	451.201\$46
Deduzindo os materiais de 40 kilos da linha Urbana e os de 30 kilos retirados do ramal de Caceres, no valor de.....	439.456\$52
ficou a despesa reduzida a.....	11.744\$94

A extensão renovada foi:

Linha descendente do tunel do Rocio (material de 45 kilos)	1 944 metros
Substituição de carris de 40 kilos por 45 kilos, na linha do Norte e Leste ..	18.696 "
Substituição de carris de 30 kilos pelos de 40 kilos retirados da linha do Norte e Leste, no ramal de Caceres e linha de Leste ..	9.953 "
Substituição dos cruzamentos de 40 kilos por outros de 45 kilos, na estação de Sacavem.	

Em 1919 nenhum trabalho de renovação de taboleiros metálicos foi executado, nem tão pouco se fez despesa alguma por conta do estabelecimento de segunda via por absoluta impossibilidade de obter os ferros necessários para a construção de taboleiros das pontes, e de recursos para prosseguir com os trabalhos de segunda via suspensos nos últimos annos, mas que convém concluir para melhorar as condições da exploração na linha do Norte.

(Continua)



Wagons de particulares

Por ordem da Direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro foram proibidas, as saídas para além fronteiras, dos wagons pertencentes a particulares, excepto aquelles que estão matriculados em Companhias Estrangeiras.

Esta proibição refere-se pois aos wagons exclusivamente na Companhia Portuesa e nas linhas do estado.

Alargamento de estações

Brevemente se vai proceder ao alargamento de varias estações ferro viarias, onde a aglomeração de mercadorias é avultada e onde há falta de espaço para o seu grande movimento.

Tambem vai estabelecer-se um grande caes no Rego para o que já foi adquirido o respectivo terreno.

Assembléa extraordinaria

Para deliberar sobre a venda ao Estado de parte dos terrenos da 2.ª Secção do Porto de Lisboa, propriedade da C. P. reune-se no dia 6 do proximo mez Dezembro a assembléa geral extraordinaria de accionistas desta companhia, conforme o aviso que publicamos na secção respectiva.

Numero que nos falta

Para podermos servir um nosso assignante precisamos de um exemplar do n.º 392 de 16 de abril de 1904.

Compramol-o por 2 escudos a quem queira dispensal o.

A um cavalheiro do norte, que ha tempos nos escreveu, offerecendo uma collecção da nossa *Gazeta* — e não indicou a morada — pedimos nos diga para onde podemos escrever-lhe ou onde procural-o, porque ha quem deseje adquiril-a.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Assembléia Geral extraordinaria dos srs Accionistas

Nos termos da 2.^a parte do Art. 3.^o. Os seguintes dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada á Assembléa Geral extraordinaria dos Srs. Acionistas, possuidores de 50 ou mais accções, segundo os preceitos do Art. 42.^o dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 6 de Dezembro proximo futuro, pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

Deliberar sobre a venda ao Estado de parte dos terrenos da 2.^a Secção do Porto de Lisboa, pertencentes a esta Companhia, segundo o projecto de contrato entre a Companhia e a Administração do Porto de Lisboa, e autorizar o Conselho a fazer o respectivo contrato.

Para os Srs. Acionistas poderem tomar parte n'esta Assembléa, devem as *Acções nominativas* ter sido averbadas até ao dia 5 de Novembro corrente, as *Acções ao portador* depositadas até ao meio dia do dia 22 do mesmo mês de Novembro:

Em Lisboa — na séde da Companhia; no Banco de Portugal; no Banco Comercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-pio Geral; e no Crédit Franco Portugais;

No Porto — no Banco Comercial do Porto.

Em Paris — Nas caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris; de Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial; da société Général pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France; e du Banque de Paris et des Pays-Bas.

Em Londres — nas Caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.^o.

Em Genebra — nas Caixas da Société de Banque Suisse.

O projecto de contrato, a submeter á apreciação da Assembléa Geral que fica convocada, está patente na séde social da Companhia, para ser examinado pelos Srs. Acionistas que tiverem feito depósito das suas Accções.

Os bilhetes de admissão á Assenbléa Geral serão passados pela comissão Executiva da Companhia, em vista das Accções averbadas ou dos recibos dos depósitos das Accções ao portador.

A Assenbléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Estatutos, designadamente Art. 42.^o.

Lisboa, 3 de Novembro de 1920. — O Presidente da Mesa da Assenbléa Geral, Francisco José Fernandes Costa

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCIERO

Lisboa, de 14 Novembro de 1920

A dívida pública é visivelmente, na crise deixada pela guerra, o mais funesto resultado financeiro em que por fim confuem todas as nossas complicações e fatalidades. Continuamos a não ter informações completas acerca dela, como acerca de tantos outros assuntos que a publicidade administrativa devia estar perfeitamente em dia. Mas para não justificar nenhum exagero do pessimismo ou do optimismo nesta matéria fundamental, vamos apresentar a síntese dos cálculos que se baseam nas últimas declarações oficiais a tal respeito.

Conforme o relatório lido pelo sr. Affonso Costa na Conferência de Bruxelas, a nossa dívida total em 1 de Julho último estaria em 270 milhões de libras, ou 1.215.000 contos ao par. Essa conta era visivelmente calculada pela *cotação*. Com efeito, o *nominal* atingiu já 1.320.717 contos em 1 de Janeiro de 1920, segundo os mapas apresentados pelo sr. Pina Lopes.

Nas contas de 1 de Janeiro entravam já 58.842 contos de dívida fluctuante externa. O sr. Affonso Costa disse que ella deve elevar-se a 20. milhões de libras ou 90.000 contos, ao completar-se a liquidação. Teríamos, pois, mais 31.000 contos.

De outra parte, o *deficit* interno, suprido com os expedientes de tesouraria, não será inferior a 150.000 contos no anno civil de 1920. Somando os resultados destes dois cálculos, com a cifra global de Janeiro, podemos inferir que o nominal da dívida chegará a 1.500.000 contos em 31 de Dezembro próximo. Será, felizmente, muito inferior ao que antes se receava. Com efeito, o boato de que os adiantamentos britânicos para as despesas do corpo expedicionário atingiram 200.000 contos, ouro, e a suposição de que fosse estranha a essa conta a dívida fluctuante externa de 58.842 contos revelada obscuramente pelo sr. Pina Lopes deixaram caminho aberto para peores conjecturas nos cálculos a que o estudioso é obrigado pela insignificância irritante das comunicações oficiais.

Felizmente a quasi totalidade da dívida (83%) é interna. Ficará esta em cerca de 1.250.000 contos. Ainda acresce que ali se

incluirão pelo menos 503.000 contos de títulos *eu souffrance*, que apenas valerão cerca de 223.000 contos pelas cotações. O valor aproximado da nossa dívida interior virá a ser pouco superior a 1.000.000 de contos. O encargo anual respectivo é de cerca de 40.000 contos, não sendo maior por ser quasi gratuita uma conta global de perto de 400.000 contos no Banco de Portugal.

A dívida exterior, no fim de 1920, será de 253.000 contos, se a fluctuante for de 90.000, pois a fundada estará em 163.000 contos. É apenas de 17% da total. Considerada em si mesmo, esta situação estaria muito longe de ser inquietadora, uma vez que são grandes os recursos naturais do paiz.

Os encargos da dívida externa orçarão no fim talvez por 15.000 contos, ouro. Os da fundada são de 7850 contos. Os da fluctuante, depois de consolidada, não serão talvez inferiores a 7200 contos, pois a taxa resultante nunca poderá ser de menos de 8%, tendo mesmo de ser superior, se inversão fosse possível agora.

D'esta maneira os encargos da dívida nacional viriam a ser no total de cerca de 55.000 contos. Elevar-se-hiam ainda a peso de 70.000 contos se podessemos consolidar cerca de 300.000 contos da fluctuante interna. Sem dúvida alguma seria uma situação grave! Ainda assim não seria extremamente difícil na reforma orçamental e reconstituição financeira satisfazer a todo o serviço regularmente, se os agios não exagerassem o peso dos pagamentos exteriores.

As diferenças de cambios, pelas cotações actuais, elevariam os 15.000 contos de encargos externos a cerca de 80.000 contos. Chegariam assim a 120.000 contos os de toda a nossa dívida em moeda nacional. Seria um peso enorme, que ainda pode ser mais esmagador, se o valor do escudo continuar a cair.

A crise cambial é, portanto, uma das mais terríveis causas imediatas do desequilíbrio do orçamento público. A medida que o nosso escudo vai caindo, o encargo efectivo da dívida externa vai-se elevando. Ao mesmo tempo agravam-se por esta maneira as condições da vida, aumentando-se as despesas do Estado, com as novas subvenções e auxílios aos seus empregados e operários.

A dívida nacional tem de ser, pois, um objecto de grandes preocupações, mas também seria infundado pessimismo supor que o paiz não tem bases fortes para aumentar esse peso, quando haja o esforço que elle exige o destino.

Vimos que é de cerca de 253.000 contos, ouro, a dívida de Portugal no estrangeiro. É apenas de 8% da nossa riqueza nacional, computada pelo valor de antes da guerra, que era de 3.200.000 contos. Por esse lado, poderíamos, pois ter a certeza absoluta de vencer as dificuldades com o trabalho de restauração económica. E' aos seus próprios subditos que o Estado deve mais cerca de 1.250.000 contos. No balanço da nossa fortuna essa verba não influi, porque é um activo e um passivo ao mesmo tempo. O Estado importará o peso como poder, havendo sempre, em caso desesperado, que uma boa administração evitará, o expediente de aliviar com sacrifício dos credores.

O próprio total de 1.500.000 contos de dívida não é uma percentagem terrível do valor que terá a nossa riqueza nacional, quando tudo estiver por fim estabilizado. Esta não será então de certo inferior a 5.000.000 contos, supondo, como tantos economistas veem figurando, que as diferenças de moeda virão a ser de 50 por cento. O Estado deveria assim tanto como 30% da fortuna do paiz. E' certamente muito. Mas uma empresa individual ou colectiva que tivesse tal onus sobre o seu haver, não deixaria de considerar-se em condições de libertar-se delle e prosperar pelo esforço inteligente e zeloso dos seus administradores, talvez mesmo em pouco tempo. O Estado por maioria de razão tem bases para obter o mesmo exito, pela ampliação dos seus recursos. De mais a mais a acção pode, neste caso distribuir-se por algumas gerações. Trata-se de um paiz que tem 6.500.000 habitantes e que pode com certa rapidez ter o duplo, e depois muitos mais ainda. Trata-se de uma nação que tem colônias vastas e ricas onde estão 10.000.000 de indígenas e no futuro hão de estar muitas dezenas de milhões de homens civilizados com predomínio da nossa raça.

Tudo depende agora de uma grande reacção inevitável contra as formidáveis tendências que nos levam ainda para o abysmo.

Q.J.

Curso de cambios, comparados

	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	8 7/8	8 3/8	9 3/8	9 1/8
» 90 d/v.....	9	—	9 3/4	—
Paris cheque.....	475	495	470	490
Madrid cheque.....	965	1000	1025	1070
Allemanha cheque.....	95	105	90	103
Amsterdam cheque.....	2455	2565	2250	2350
New York cheque.....	8210	8500	7350	7650
Italia cheque.....	288	300	270	283
Suisa	1260	1300	1160	1200
Libras.....	34500	35500	34550	32550

Última cotação	Bolsas e títulos	Cotações na bolsa de Lisboa - NOVEMBRO											
		1	2	3	4	5	8	9	10	11	12	15	
Fundos do Estado:													
43,00	Interna 3 % coupon.....	43,00	43,05	43\$10	43,10	43,10	43,00	43,20	43,20	43,20	43,05	43,50	
42,90	" " assentamento.....	43,10	43,00	43\$10	43,15	43,25	43,45	43,60	43,60	—	43,00	44,00	
11\$00	" 3 % 1905.....	—	—	—	10\$80	—	—	—	10\$50	—	—	—	
19\$60	" 4 % 1888.....	—	19\$55	—	56\$00	—	19\$20	19\$20	—	—	19\$55	—	
52\$00	" 4 % 1890.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
56\$00	" 4 1/2 % 1888/89 assent.....	—	—	—	55\$00	—	56\$00	—	—	56\$50	—	—	
55\$00	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	—	55\$00	—	—	—	59\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	55\$00	
81\$50	" 4 1/2 % 1905.....	—	—	—	—	—	10\$50	—	—	—	—	—	
73\$00	" 5 % 1909.....	73\$00	73\$00	—	—	—	—	—	—	—	73\$00	—	
168\$50	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	—	—	—	—	—	68\$00	165\$00	—	—	—	—	
70\$00	" 5 % 1917.....	68\$00	68\$50	68\$00	—	—	—	67\$00	—	67\$00	68\$50	—	
173\$00	Externa 1.ª serie.....	—	—	—	133\$50	133\$00	133\$00	133\$00	133\$00	133\$00	—	141\$00	
127\$50	" 2.ª serie.....	—	—	137\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	
138\$50	" 3.ª serie.....	—	—	—	136\$00	133\$00	136\$00	136\$00	156\$50	136\$00	—	—	
65\$50	Obrig. da Província de Angola..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
140\$00	" Comp. Tabacos de 1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Acções dos Bancos e Comp.**													
329\$00	Banco de Portugal.....	—	—	—	328\$00	328\$00	327\$00	326\$50	—	326\$00	—	—	
229\$00	" Nac. Ultramarino, coup.	226\$00	236\$50	223\$00	230\$00	—	228\$00	220\$00	251\$00	215\$00	236\$50	220\$00	
255\$00	" " ass..	—	—	—	—	—	230\$00	212\$50	—	210\$00	—	—	
114\$50	" Portuguez e Brazileiro ..	—	114\$00	—	113\$00	110\$50	110\$00	107\$00	100\$00	98\$00	114\$00	—	
216\$00	" Commercial de Lisboa..	—	215\$00	213\$50	214\$00	—	205\$00	—	—	214\$00	215\$00	—	
208\$00	" Lisboa & Acores.....	—	27\$00	—	—	205\$00	—	—	205\$70	206\$00	207\$00	206\$00	
99\$00	" Economia Portugueza...	—	—	—	—	—	96\$00	—	94\$00	—	—	93\$00	
110\$00	" Commercial do Porto...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37\$000	Companhia do Credito Predial..	37\$00	37\$60	—	—	—	37\$00	36\$50	36\$90	—	—	—	
38\$000	" Gaz e Electricidade	—	—	—	—	—	—	176\$00	—	—	—	—	
65\$000	" das Aguas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
170\$000	" Ilha do Principe...	160\$00	168\$00	88\$50	161\$00	—	—	151\$00	150\$00	—	170\$00	148\$00	
47\$000	" Colonial do Buzi..	46\$50	47\$50	47\$00	46\$50	46\$30	—	—	—	—	47\$00	46\$00	
190\$000	" Indust. Port. e Col.	—	—	—	—	—	—	80\$00	—	—	—	—	
75\$000	" Phosphoros, coup..	—	—	78\$00	—	79\$50	—	—	—	—	75\$00	—	
89\$000	" Cam. Fer. Portug..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
88\$800	" Tabacos, coupon ..	—	—	182\$00	—	180\$00	—	—	—	—	—	177\$00	
195\$500	" Nac. de Navegação	195\$00	195\$50	195\$50	—	193\$00	—	—	—	—	—	—	
Obrigações:													
68\$000	Companhia das Aguas.....	—	—	76\$00	78\$00	63\$00	—	—	—	78\$00	—	74\$00	
91\$500	Prediaes 5 % antigas.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
90\$600	" 5 % serie A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
90\$000	" 4 1/2 % serie A.....	—	—	—	—	88\$00	—	—	—	—	90\$00	88\$00	
85\$000	" 4 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
97\$000	Nacional de Moagem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
40\$20	Assuc. de Moçambique.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
81\$000	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
100\$000	" " 4 1/2 % ouro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
95\$000	" " 6 % Hypot.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
96\$000	Cam. de Ferro de Ambaca.....	95\$50	97\$00	—	98\$00	98\$00	—	98\$00	—	96\$00	—	—	
73\$600	Nac. de Cam.** de Ferro, 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
67\$000	" " " " 2.ª " .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70\$000	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1.º gr.	—	—	23\$00	—	—	—	—	—	—	—	—	
23\$000	" " " " 3 % 2.º gr.	—	—	—	22\$00	—	22\$40	—	—	—	21\$50	—	
61\$800	" Beira Alta, 1.º gr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16\$000	" " " " 2.º gr.	—	—	—	—	16\$50	—	—	—	—	—	—	
140\$000	" Benguela, tit. 1.º	—	—	—	—	—	—	17\$00	—	—	—	—	
157\$000	" " " " 5.º	—	158\$00	157\$50	—	158\$00	—	158\$00	—	—	157\$00	161\$00	
48\$000	Docas do Porto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
88\$000	Municipal ou Distrital 6 %.....	—	—	—	—	89\$00	—	—	—	—	90\$00	—	
90\$000	" " " " 5 %.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90\$00	—	
52\$000	Panificação Lisbonense	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
92\$000	Empresa das Aguas de Vida...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Emolumento de 6% sobre o imposto de selo

Recebemos á ultima hora um aviso da Companhia Portuguesa que, por ser de importancia para os transportadores damos aqui, fora da secção em que devia ir:

Em harmonia com o disposto no Artigo 28.º do Decreto n.º 7027-A de 15 de Outubro do corrente ano, além das taxas do imposto de sêlo previstas no Artigo 3.º da Tarifa de Despesas Acessórios que esta Companhia cobra por conta do Estado, acresce o emolumento de seis por cento (6%) que incide sobre o referido imposto e que é cobrado juntamente com este. Quando as tarifas ao abrigo das quais se efectue o transporte, designem expressamente estar o imposto do sêlo incluído nos seus preços, entende-se que nestes está também comprehendido este novo emolumento de 6%.

Pelo presente fica anulado e substituido o 1.º aditamento á Tarifa de Despesas Acessórios de Fevereiro de 1920.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

OLEOS E GORDURAS MINERAES

- DA -

Vacuum Oil Company

"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAES

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'ulha; Motores a gaz pobre;

Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;

Dynamics — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões e vagonetas.

Oleos para curtimento de cabedaes e para lavagem de lás. Oleos e gorduras para machinas agricolas.

Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

Vacuum Oil Company

LISBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço

telegraphico

VACUUM

Vacuum Oil Company

POR T O

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metropole e as colonias africanas

Frota da Companhia

Moçambique, Africa, Beira, Mossamedes, Portugal, Zaire,
Loanda, Peninsular, Loabo,
Manica, Chinde, Ambriz, Ibo, Bolama, Mindelo

Vapores só para carga: "Dondo" e "Extremadura"

Reboeadores no Tejo: "Cabinda," "Tejo" e "Congo"

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Comercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76, 1.^o



Sociedad Espanola de Construcciones Babcock & Wilcox

Séde principal: Plaza Albi, 1 — BILBAU

Succursaes: Ventura de la Vega, 1 Madrid — Fontanella, 8 Barcelona

PRAÇA DOS RESTAURADORES, 78-1.º — LISBOA

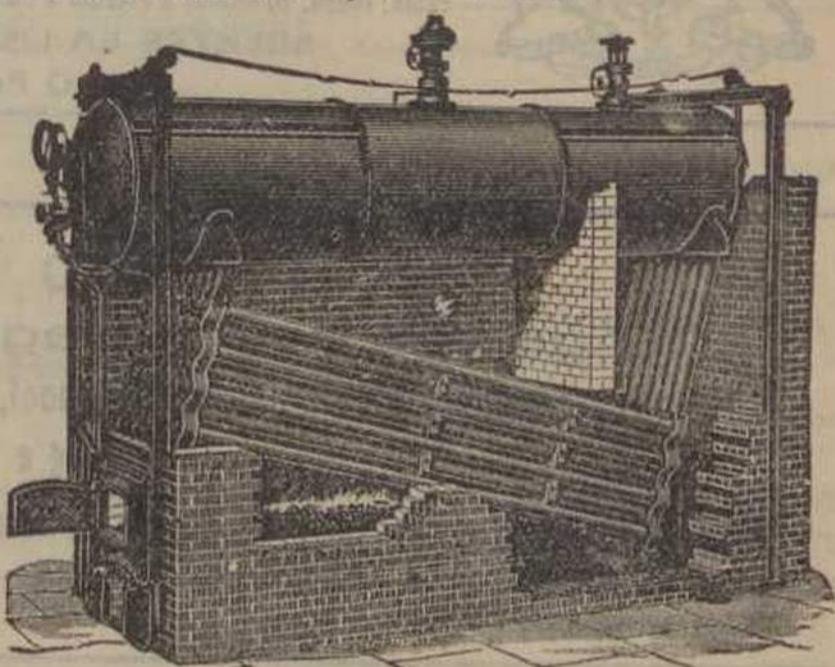
Constructores de caldeiras

Aquo-Tubulares

Construidas inteiramente d'aco.—Perfeita circulação da agua.—Inexplosiveis.—Economicas.

Ha mais de 14.000.000
avalos de força funcionando

Tambem se constroem:
Superaquecedores de vapor.—Grelhas automaticas.—Aquecedores d'água d'alimentação.—Purificadores d'água.—Chaminés de aço.—Transportadores para carvão.—Guindastes electricos.—Tubagens de todas as dimensões e para todas as pressões.



Caladeir «Babcock & Wilcox» tipo terrestre

PREMIOS NAS EXPOSIÇÕES

MEDALHAS D'OURO: Universal de Paris, 1878; International de Londres 1885; Universal de Paris, 1889. GRAN PRIX: Universal de Paris, 1900. FORA DE CONCURSO: Membro do Jury: International de Milão, 1906.

COMPANHIA DO

DIRECCAO — PARIS, RUA DE MADRID, 15

Para Portugal, Espanha, França e Belgica

FREIO DO VACUO

Freios continuos automaticos e não automaticos para caminhos de ferro e tremvias a vapor

FREIO PRIVILEGIADO DE ALTA PRESSÃO PARA COMBOIOS DE GRANDE VELOCIDADE

Freio de acção rapida

para grandes comboios de passageiros e mercadorias

Signaes de alarme combinados com os friose

CONSTRUÇÃO SIMPLES

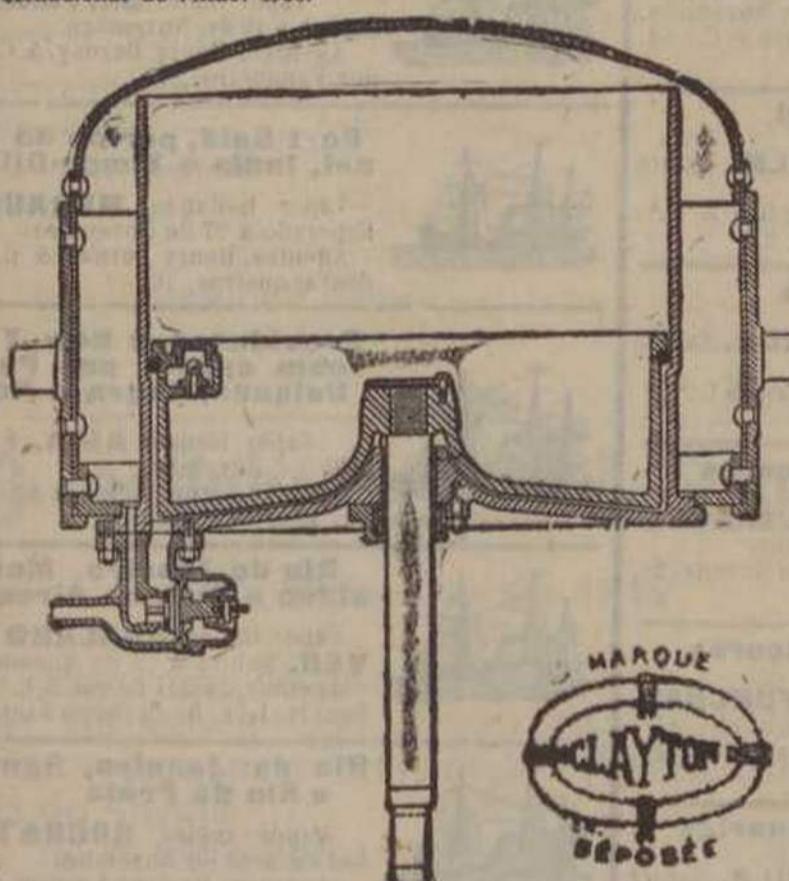
ACÇÃO MODERNA

CONSERVAÇÃO QUASI NULLA

Lista dos caminhos de ferro de Portugal que teem adoptado este freio:

Continente: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes — Caminhos de Ferro do Minho e Douro — Caminhos de Ferro do Sul e Sueste — Companhia da Beira Alta — Companhia de Guimarães — Companhia do Porto à Povoa e Famalicão — Companhia Nacional — Companhia do Valle do Vouga.

Ultramar: Lourenço Marques ao Transvaal.



Chemins de Fer du Midi

Salon de Sports d'Hiver 1920-1921

Sous les auspices de la Compagnie des Chemins de fer du Midi, une grande saison de sports sera organisée, pour la première fois, pendant l'hiver 1920-1921 à FONT-ROMEU (Pyrénées-Orientales — Station d'Odeille, via-Font-Romeu — Ligne électrique de Perpignan à Borg-Madame).

Le public y trouvera Patinoire, Terrains de ski, Pistes de Bobsleigh, de Lugge, etc

A cette occasion il sera établi avec FONT-ROMEU des services rapides dont l'horaire sera communiquée en temps opportun.

OLYMPIA

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O caso Carter
ou o Aeroplano phantasma

Brevemente: BARRABÁS

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

Companhia de Seguros «FIDELIDADE»

FUNDADA EM 1835

Séde — Largo do Corpo Santo, 13, 1.º — LISBOA

Telef: Central-Direcção, 1719 — Expediente, 388

Endereço telegraphico: "FIDELIDADE"

Capital emitido	1.844.000 \$00	Reservas	883.748 \$98
Capital desembolsado	67.200 \$00	Prejuizos pagos	4.892.636 \$00

Effectua seguros marítimos e terrestres na séde e nas correspondências



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnicas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.^a — Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23. 1.^o

J. T. Pinto Vasconcellos Lim.^{da}

Agentes da Norwegian Steamship Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Ámsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

LISBOA — Caes do Sodré, 52 — Tel. 5140 e 5141

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental



Vapor portuguêz **PORTUGAL**.
Sahirá a 25 de Novembro.
Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio.



Anvers

Vapor belga **ARMENIER**.
Sahirá a 17 de Novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.



Bordeus

Vapor frances **LIGER**. Sahirá a 21 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Bordeus, Rouen, Dunkerque e Anvers
Vapor portuguêz **DAGBJORG**.
Sahirá a 22 de Novembro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Bordeus e Rouen

Vapor frances **TEREZA**.
Sahirá a 12 de Novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.



British West Coast of Africa

Vapor americano **BLUE TRIANGLE**. Sahirá a 19 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Costa Ocidental e Oriental

Vapor portuguêz **EXTREMADURA**. Sahirá a 1 de Dezembro.
Companhia Nacional de Navegação, Rua do Commercio.



Dakar, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.
Vapor frances **SIERRA VENTANA**. Sahirá a 15 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes, & C.^a, Pr. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Genova

Vapor italiano **MARCANTONIO BRAGADIN**. Sahirá a 30 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Glasgow

Vapor inglez **BARON DOUGLAS**. Sahirá a 15 de Novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64 1.^o



Liverpool

Vapor inglez **ANSELM**. Sahirá a 21 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Londres

Vapor inglez **AMANDA**. Sahirá a 17 de Novembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Lt. Caes do Sodré, 64, 1.^o



Madeira e Açores

Vapor portuguêz **S. MIGUEL**.
Sahirá a 20 de Novembro.
Empresa Insulana de Navegação, G. Sodré, 84, 2.^o



Madeira e Açores

Vapor portuguêz **FUNCHAL**.
Sahirá a 5 de Dezembro.
Empresa Insulana de Navegação, G. Sodré, 84, 2.^o



Madeira e Canárias

Vapor inglez **AGUILA**. Sahirá a 18 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Madeira e Canárias

Vapor inglez **ARDEOLA**.
Sahirá a 30 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Vapor inglez **AVON**. Sahirá a 23 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a, Maia Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 47



Marselha

Vapor frances **MADONA**.
Sahirá a 16 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Pará e Manaus

Vapor inglez **HILDEBRAND**.
Sahirá a 21 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Rosario

Vapor inglez **BRITANIER**.
Sahirá a 19 de Novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.



Port Said, portos do Canal, Índia e Timor-Dili

Vapor holandez **MERAUKE**.
Esperado a 27 de Novembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10.



Providence e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta

Vapor frances **ASIA**. Sahirá a 25 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Rio de Janeiro, Montevidéu e Buenos Aires

Vapor inglez **HIGHLAND ROVER**. Sahirá a 23 de Novembro.
Agentes, James Rawes & C.^a Maia Real Ingleza, R. do Corpo Santo, 74



Rio de Janeiro, Santos, e Rio da Prata

Vapor inglez **SCCRATES**.
Sahirá a 23 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o



Rio de Janeiro, Santos, Moçambique e Buenos Aires

Vapor holandez **GELRIA**.
Sahirá a 29 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a, P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



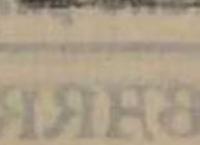
Rouen, Dunkerque e Anvers

Vapor norueguês **ALA**. Sahirá a 19 de Novembro.
Agentes, Pinto de Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.



Vigo, Boulogne, Plymouth e Amsterdão

Vapor holandez **LIMBURGIA**.
Sahirá a 28 de Novembro.
Agentes, Orey, Antunes & C.^a Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.^o



Vigo, Gijon, Santander e Bilbao

Vapor americano **ALCONA**.
Sahirá a 20 de Novembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 2.^o